

Packard Individual Custom Twelve Sport Phaeton by Dietrich 1932

MOTOR – NYTT lördag 17 augusti

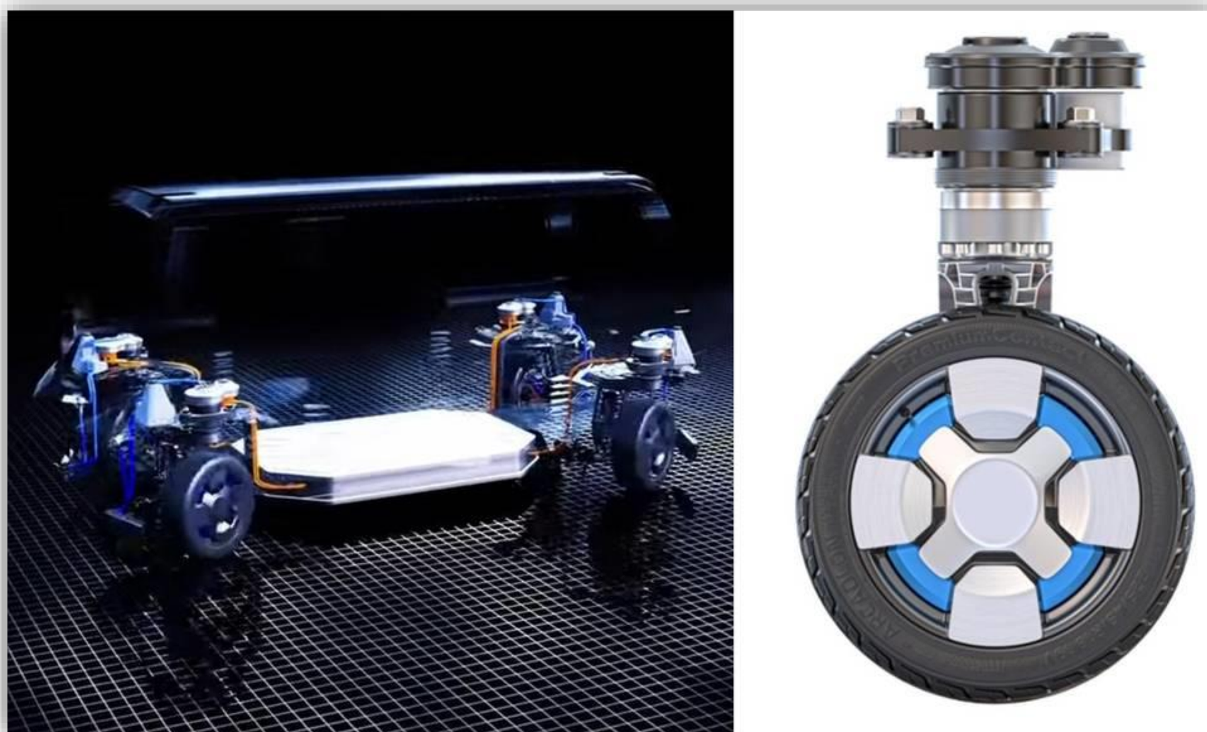
Föregående fredag 16 augusti

NyTeknik

1. Bilen kan köra i sidled med Nevs-bolagets hjulmotor

2019-08-12 09:45 **John Edgren**

Under sommaren förvärvade Nevs brittiska Protean Electric. Nu lanserar bolagen en modul gör det möjligt att vrida de fyra hjulmotorerna åt alla håll. Det innebär bland annat att fordonet kan parkera sidledes.



Nevs-förvärvets Protean Electric har utvecklat teknik som låter bilen köra i sidled.

Bland Nevs planer finns lanseringen av en stor autonom taxiflotta i Europa. Projektet är ett samarbete med det San José-baserade bolaget Auto X, och i Trollhättan utvecklas elfordonet som ska integreras med amerikanernas ai-plattform X Urban. Tanken är att de första exemplaren ska rulla på europeiska vägar under slutet av nästa år.

Och den svenska biltillverkaren fick nyligen händerna på teknik som skulle kunna ge bolaget en klar konkurrensfördel. I juni förvärvade Nevs brittiska Protean Electric, ett företag som säger sig vara världsledande inom hjulmotorer. Förvärvet gjordes tillsammans med Nevs majoritetsägare kinesiska Evergrande Health Industry Group.

Läs mer: Nevs satsar på självkörande taxibilar i Europa

Nu har bolagen presenterat Protean Electrics nya produkt – ett system som gör det möjligt att vrida alla fyra hjul 360 grader. Modulen kallas Protean360+ och inkluderar kraftfulla hjulmotorer, en innovativ fjädring och pneumatisk höjdkontroll. Den senare innebär att bilen kan niga ned till trottoarkanten för enkel urstigning och lastning. Det unika försäljningsargumentet är dock att de fyra hjulen kan styras åt alla håll, vilket exempelvis innebär att fordonet kan rotera på stället, eller glida sidledes in i en trång p-ficka.

En annan fördel, tack vara de kompakta modulerna, är att golvet i fordonet kan göras helt plant. Det öppnar också för att man kan ta in passagerare från samtliga sidor – även fram och bak.

Läs mer: Nevs ny ägare till Protean Electric – som bygger hjulmotorer

”Urban mobilitet med transport som tjänst börjar ta fart, och med detta följer behovet av en ny sorts stadsfordon. Vare sig de är delade eller privat, avsedda för passagerare eller för gods-leveranser, körda av människor eller autonoma – så kommer de här fordonen kräva ny teknik som gör dem anpassade för uppdraget. Hörnmodulen Proteon360+ är resultatet av vårt teams innovativa idéer kring hur man kan möta kraven nästa generations stadsfordon”, säger Protean Electrics vd KY Chan i ett pressmeddelande.

Läs mer: Nevs drar igång serieproduktion av första elbilen

Han säger att bolaget för samtal med presumtiva kunder som överväger att välja hörnmodulen för sina fordon. Protean Electric har över 160 patent globalt och ytterligare 150 väntar i kulis-serna. Sedan starten 2008 har bolaget lagt en miljon ingenjörstimmar på sin hjulmotorteknik ProteanDrive – som de hävdar är mycket mer energieffektiv än exempelvis e-axlar.







2. En extrem Chiron med topphastighet över 500 km/h – det är möjligt

Av Pär Brandt

Publicerad 2019-08-10, 21:35

Enligt Bugattichefen Stephan Winkelmann kan det göras. Fast det finns också flera viktiga "men". Är det ekonomiskt försvarbart och vem kan tillverka däcken?





Bugattichefen
Stephan Winkelmann.

Veyron-efterträdaren Bugatti Chiron är imponerande på alla sätt. Det är bara ett litet problem, Chiron är inte "bäst".

Det finns en liten irriterande men rysligt duktig biltillverkare i Ängelholm som gör ännu snabbare, lättare och kvickare bilar än de som tillverkas hos Bugatti i Molsheim, Frankrike. Därför vet vi sedan förut att "toppfartstester inte är prioriterade" hos Bugatti. Det finns nämligen en uppenbar risk att nuvarande Chiron skulle visa sig vara långsammare än Koenigsegg Agera RS – eller Jesko, för den delen.

Som vi alla minns var det i november 2017 som Koenigsegg satte fem nya världsrekord i Nevadaöknen, USA. Däribland världens högsta toppfart för en gatlegal bil med 447,19 km/h.

Men i en ny intervju med sajten Automobilemag.com berättar Bugattichefen Stephan Winkelmann att Chiron kan utvecklas, i flera riktningar. Högre toppeffekt, lägre vikt och bättre aerodynamik. Att passera 500 km/h är fortfarande en möjlighet. Även om det finns "men" ...

Enligt Bugattichefen Stephan Winkelmann behövs det en däcktillverkare som är beredd att anta utmaning med +500 km/h. Och det behövs även en djupdykning i exceldokumenten, är det ekonomiskt försvarbart att utveckla en modell med dessa extrema prestanda?

I intervjun med Automobilemag.com berättar också Stephan Winkelmann att man designat en suvmodell. Några kunder har sett den (och gillar designen), liksom en del höjdare i VW-ledningen. Men det finns ingen budget klubbad, inga beslut tagna.

Det kan även bli aktuellt med en taklös variant av Chiron, men det är också beslut som ligger längre fram i tiden. Och de som hoppas på en elbil från Bugatti? De verkar att få vänta ett tag, enligt Stephan Winkelmann.

Officiellt: Koenigsegg Agera RS slog fem rekord – världens snabbaste personbil

”Toppfartstest är inte prioriterat” – är Bugatti rädda för Koenigsegg?

Officiell: Bugatti Chiron är både snabbare och lyxigare än Veyron

Svenska Koenigsegg Regera spöar Bugatti Chiron

Koenigsegg kör 0–400–0 km/h på 36,44 sekunder – slår Bugattis rekord

Bugattichefen avslöjar: Det blir ingen suv för oss

Bugatti Chiron kan följas av ny sedanmodell – men ingen suv

Bugatti Chirons vansinniga rekord: 0–400–0 km/h på 42 sekunder

Kan Bugatti Chiron nå 500 km/h – så här galet snabbt?

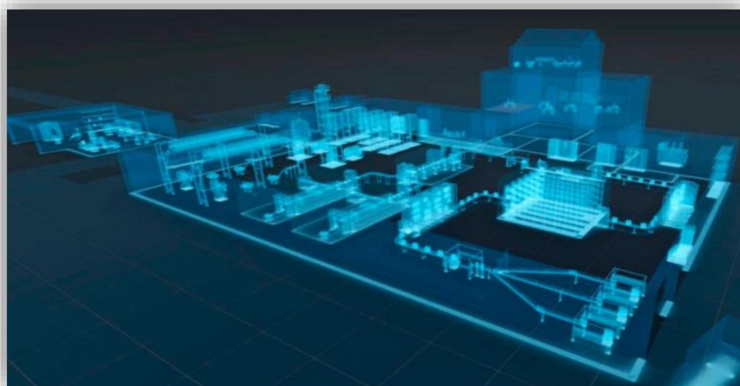
Bugatti Chiron får ”normala” däck istället för de galet dyra Veyron-däcken

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

3. Forskare varnar för fantasibatterier

Jan-Erik Berggren 12 augusti 2019

Biltillverkarna skriker efter nya och bättre batterier till elbilar. Flera forskare påstår också att de hittat ny teknik för att trycka i mer energi i varje battericell.



Det pågår en intensiv jakt på kapacitet för att tillverka batterier till elbilar. Och för att hitta nya tekniker för att konstruera effektivare batterier. Senast i raden av forskare och företag som påstår sig ha hittat en smart lösning är det schweiziska företaget Innolith. Innolith hävdar att de har skapat ett litiumjonbatteri med en energidensitet på 1 000 Wh/kg, att jämföra med battericellen i ett batteri till Tesla Model 3 som uppges ligga på 250 Wh/kg. Elon Musk har tidigare lovat att han ska kunna pressa den siffran till 330 Wh/kg.

Stämmer uppgifterna från Innolith skulle det kunna ge elbilar en räckvidd på hundra mil per laddning. Men forskaren, batteriexperten och författaren Helena Berg är skeptisk till uppgifterna.

– Det går inte säga någonting om resultaten eller potentialen för batteriet när inte materialval är presenterade och inte heller under vilka testförhållanden som resultatet 1 000 Wh/kg erhållits. Är batteriet testat under realistiska fordonstester? Vilken storlek på cell har testerna gjorts vid? Det frågar sig Helena Berg.

– Många presenterar lovande resultat på små forskningsceller, men när man sedan skalar upp till en cell som är intressant för fordon blir det ofta inte så lysande, säger hon.

Svenska Northvolt vill bygga en stor battericellfabrik i Skellefteå samt en testanläggning för produktionen i Västerås. Men även Northvolt är skeptiska till uppgifterna från Innolith.

LÄS MER: Intervju med Peter Carlsson, Northvolt

– Det händer mycket inom batteriforskningen just nu, vilket är kul. Utmaningen brukar ligga i att gå från labbnivå till industrialisering och storskalig produktion, säger Northvolts informationschef Jesper Wigardt.

Enligt BMW:s utvecklingschef Klaus Fröhlichkommer vi att få se ett tak på en elbils räckvidd på cirka 60 mil. Anledningen är den värmeutveckling som kommer vid snabbladdning av stora batterier. Innolith påstår att de löst problemet med värmeutveckling bland annat genom att använda ickeorganiska material i elektrolyten.

Tillverkningen av celler till elbilsbatterier sker i dag till största delen i Asien. Flera asiatiska tillverkare etablerar nu tillverkning i Europa men även biltillverkare och lokala aktörer vill börja bygga battericeller.

I dag kommer mindre än en procent av den totala produktionen av lithium jon-celler från tillverkning i Europa. LG Chem öppnade förra året en battericellfabrik i Polen som ska sälja till Daimler, Porsche, Volvo, Audi, Renault och Jaguar. CATL ska börja bygga battericeller i Tyskland 2022, Samsung SDI har redan öppnat en fabrik i Ungern och SK Innovation öppnar sin fabrik i samma land nästa år. Volkswagen undersöker också möjligheten att bygga en helt egen anläggning för utveckling och tillverkning av battericeller.

Feber

4. Nya Corvette i det vilda

Av Bobby Green 2019-08-12 kl 09:10

Vad tycks?



FILM*: *https://youtu.be/EotQRdTW440

Nya Corvette presenterades för knappt en månad sedan. Här får vi se ett klipp på när bilen rör sig lite hos en handlare och det ger lite mer än att bara se stillbilder på bilen. Inte helt oväntat har någon även redan hunnit **krascha med ett exemplar**.

Här kan ni spana in den kommande cabriolet-versionen som släpps nu i höst.

Vad tycker ni om bilen?



5. Audi lägger ner A3 Cabriolet

Av Patrik Lundin, Publicerad 2019-08-12, 11:39

För dig som är på jakt efter en liten Audi med möjlighet att åka utan tak blir snart en valmöjlighet fattigare. En talesperson för Audi bekräftar i en intervju med Car and Driver att A3 Cabriolet endast finns med på modellprogrammet året ut. Det lämnar Audi TT ensam som litet cabriolet-alternativ hos Audi. En modell som också ska läggas ned. Så är du spekulant på en liten Audi-cab så gäller det att inte vila för länge på hanen.



Orsaken till att A3 Cabriolet stryks ska vara att försäljningen inte varit speciellt bra, och att cab-köparna istället valt att lägga pengarna på den lite större A5 Cabriolet.

I samband med beskedet om att TT läggs ned sade Audis styrelseordförande, Bram Schot, att "vi kan inte finnas i alla segment". Sannolikt finns en sådan faktor med även vid beslutet om att lägga ned A3 cabriolet.



ViBilägare

6. 160 mil på en liter bensin

Publicerad 9 augusti

Text Carl Hempel

Den 33 kilo tunga bilen kammade hem nytt svenskt rekord i bränsleeffektivitet. På en liter bensin gick den 1617 kilometer.



13 studenter från Chalmers tekniska högskola i Göteborg har byggt en bil som nyligen slog slog svenskt rekord i bränsleeffektivitet. Särskilt bekväm är den nog inte, men förbrukningenkan man inte gnälla på. I tävlingen Shell Eco-Marathon där studenter från hela världen tävlar i bränsleeffektivitet lyckades de svenska studenterna få bilen att gå hela 1617 kilometer.– Bilen som vi tävlade med är specialbyggd från grunden för att vara så bränsleeffektiv som möjligt. Karossen är utformad för att ge minimalt luftmotstånd och däcken är speciellt framtagna för att ge lågt rullmotstånd. Men framför allt kör den lilla motorn med en hög andel luft i bränsleblandningen vid förbränning, på så sätt säkerställer vi att inte en enda droppe bensin går till spillo, säger Eric Olsson, teamleader för Chalmers Vera Team i ett pressmedelande.

Bilen väger endast 33 kilo och har en toppfart på 50 km/h. Den optimerade förbränningen innebar att bilen endast drog 6,2 milliliter bensin per mil vilket alltså räckte hela 1617 kilometer. Därmed slogs det gamla svenska rekordet med 300 meter.

För att bränslet ska räcka så länge som möjligt var man tvungen att köra på ett speciellt sätt som kallas "pulse and glide". Det innebär att motorn endast får gas en kort stund för att sedan rulla utan framdrivning cirka 750 meter.

Men någon vinst blev det inte för Chalmers-studenterna i Shell Eco-Marathon. Istället var det en grupp franska studenter som segrade efter att deras bil rullat 2735 kilometer. Det svenska rekordet räckte dock till åttonde plats i tävlingen.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

7. 10 miljoner Mini byggda

Peter Klemensberger 12 augusti 2019

Vilken tajming. Mini fyller 60 år och i samma veva har 10 miljoner bilar tillverkats. Något som såklart uppmärksammats.



FILM: ***https://youtu.be/lHCTbgqpMLo***

Mini fyller 60 år och når samtidigt 10 miljoner tillverkade bilar, även om man blandar äpplen med päron. Siffrorna behandlar såväl ur-Mini som debuterade 1959 och nya generationen som kom 2001 i sin första skepnad.

LÄS MER: Klassisk Mini med eldrift

Den 10: miljonte bilen åkte tillsammans med den först tillverkade (registreringsnummer 621 AOK) från fabriken i Oxford till årets stora Mini-träff i Bristol. De var dock inte ensamma. Totalt åkte 60 bilar, en av varje årsmodell, i grupp, rattade av personal som jobbat för tillverkaren genom åren.

I dag tillverkas det ungefär 1 000 bilar dagligen i Oxfordfabriken mot 300 år 2001. Fabriken har 4 500 anställda och 80 procent av bilarna går på export. Cabrioletversionen och Countryman byggs i Nederländerna.

Hur tillverkningen av Mini har utvecklats genom åren kan du se här nedan liksom ett klipp som firar bilen i fråga.



Feber

8. Ford uppmärksammar Capri

Av Bobby Green 2019-08-12 kl 19:00

Fyller 50 år i år



FILM: [***https://youtu.be/Cn9TGClhwTA***](https://youtu.be/Cn9TGClhwTA)

1969 presenterade Ford modellen Capri som ett europeiskt svar på Mustang. Modellen har således hunnit fylla hela 50 år vilket Ford givetvis vill uppmärksamma, bland annat genom det här klippet.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

9. Provkörning av Renault Clio 100 TCe

Mikael Stjerna 12 augusti 2019

Europas näst mest sålda bil har stöpts om inifrån och ut. Med det skärmarna som ska charma kunderna.



Clio är helt omgjord, inifrån och ut, men det är inte helt lätt att peka ut skillnaderna i designen. Den nya babyn har fått något mindre svällande muskler över bakhjulen, den svarta tröskellisten har försvunnit och motorhuven har begåvats med ett par dramatiska veck. Att man är försiktig med omdaning är lätt att förstå. Med förra generationen Clio knep Renault äntligen förstaplatsen i B-segmentet i Europa, och ligger nu hälsosamt före Volkswagen Polo och Ford Fiesta. Man ändrar inte gärna på ett vinnande koncept.

Men invändigt har man gått hårdare fram. Som så ofta i dag handlar nyheterna inte om bilen i sig. Det handlar mer om hur föraren kopplar upp sin smarta telefon och om intelligensen hos körassistenterna. Det jag ser med egna ögon är om inte ett hav så i alla fall en insjö av bildskärmar.

I mitten sitter en 9,3 tum stor skärm, den största skärmen hittills i en Renault. Med skärmen kan jag styra alla mediaval, telefonsamtal och navigation. Framför ratten har de analoga mätarna kastats ut och ersatts av en tio tum stor skärm som kan ställas in i tre olika layouter. Tillsammans är det skärmrekord i B-segmentet enligt Renault.

Men en bil är inte bara bildskärmar. Ska det röra på sig krävs en motor också. Jag börjar med att provköra den trecylindriga enlitersmotorn på 100 hästkrafter. Som alla trepipor har den ett karaktäristiskt trummande ljud på tomgång, men det försvinner innan jag hinner lägga i tvåan. Bottendraget är fint, det garanterar turbomatningen.

Men det är framför allt ljudisoleringen och komforten jag imponeras av. På de släta vägarna i Portugal hörs inte mycket vägljud och motorljudet är inget man tänker på. Tänk vilken utveckling vi har sett de senaste tio åren på motorsidan – den här enlitersbilen mäktar med en toppfart på 187 km/h och man kan marscha i 130 km/h och fortfarande tala lågmält till medpassageraren.

Den stora skärmen är reflexfri. TFT-skärmen kan ställas in med eller utan varvräknare.

Jag vet för övrigt vad hustrun hade sagt. ”Kör inte så fort!” Hon kanske läser det här så jag saktar ned till 90 km/h. Men hur försiktigt jag än kör går det inte att komma ned till tillverkarens angivna förbrukning på 0,44 liter per mil. På färddatorn står det 0,54 liter per mil efter en timmes körning på landsvägar. Jag knappar in Eco-läget i bildskärmen och då minskar förbrukningen någon centiliter. Men å andra sidan blir motorn besvärande orkeslös. Omkörningar är inte att tänka på.



Den trecylindriga motorn gör ett bra jobb utan att ge ifrån sig mycket oljud.



Här ryms 391 liter under insynsskyddet, bra i storleksklassen.

Märkligt nog är den fyrcylindriga 1,3 liters-motorn på 130 hästkrafter snålare. Inte på papperet men i verkligheten. Jag tar en längre tur med den stora motorn och under drygt tio mil landsväg snittar jag – utan att försöka köra snålt – mindre än 0,5 liter per mil. Den fyrcylindriga motorn går för övrigt också behagligt tyst. I Sverige säljs 130 hk-versionen med en automatlåda av dubbelkopplingstyp. Växlingar är snabba och distinkta, men jag gillar inte den något slappa växelföraren.

Den billigare 100 hk-versionen säljs med en femväxlad manuell låda. Femman är högt växlad, i 110 km/h varvar motorn 2 500 varv på femman, och en sjätte växel är inget man saknar. En steglös automatlåda finns som alternativ. Motorn finns även utan turbo och ger då 75 samt 65 hästkrafter i två olika versioner.

Dieselmodeller tillverkas också, med en 1,5 liters dieselmotor på 85 samt 115 hästkrafter. Generalagenten har dock ännu inte beslutat om dieseln ska importeras till Sverige.

Förarmiljön fungerar bra inte minst för att Renault har haft den goda smaken att behålla klimatanläggningen som en separat enhet. Jag ändrar temperaturen med rejäla vred, och kan snabbt knäppa på bakrutedefroster och stolvärme med direktknappar. Det är ombonat i kupén, Renault har varit frikostiga med stoppade, klädda ytor där man normalt i prisklassen bara hittar hårdplast.

Fjädringskomforten brukar vara bra i franska bilar och Renault Clio är inget undantag. Den har lite av storbilskomfort i sig, men så är också hjulbasen rejäl, hela 2,58 meter.

Jag kopplar in den adaptiva farthållaren som finns som tillval. Den har köautomatik och även om det i sig inte är en nyhet så är det snudd på unikt i den här bilklassen. Funktionen är för övrigt väldigt bra. Min Clio bromsar in följsamt, och startar också mjukt efter ett fullstopp. Renault har lagt in en spärr vid tre sekunder. Står bilen still längre än så måste man starta själv med en gastryckning.



Med en försäljning på 329 000 bilar 2018 är Clio en viktig modell för Renault och för fabrikerna i Slovenien och Turkiet där produktionen sker.

Filhållningsassistenten jobbar också mjukt och gör sitt jobb, och utan besvärande eftertryck håller den bilen i mitten av filen. Men skulle man köra över strecken utan att blinka är motståndet begränsat i ratten.

B-segment betyder i dag runt fyra meter i karosslängd och den här storleken räcker faktiskt bra till även för vuxna. Jag sitter bra bakom mig själv och jag är 1,79 meter lång. Takhöjden räcker fint. Men den uppdragna midjan gör utsikten från baksätet tråkig, speciellt för barnen. För att inte tala om hur bedrövlig runt om-sikten är. Nu är det inget större problem i en nätt bil som Clio. Vändradien är föredömliga 10,4 meter, och har man svårt att fickparkera får man bra hjälp av backkameran och bildskärmens fågelperspektiv om man har valt de tillvalen.

Sammantaget ger nya Clio mersmak. Den är rymlig, komfortabel och har den senaste mediatekniken. Interiören är ombonad och tillsammans med en rad tillval som vi är vana vid att bara se i dyrare och större bilmodeller känns Clio som en stor bil i en liten bils kropp.

Tre frågor



Christophe Pejout
Projektledare, Renault Clio.

Ni har en stor skärm men har valt att ha kvar direktreglage för klimatanläggningen. Varför?

– Vi tror att det är mycket mer ergonomiskt, intuitivt och användarvänligt. När du till exempel startar din bil vintertid så måste du aktivera avfrostningen och sedan avaktivera den, samtidigt som du kanske vill ställa in din navigation. Du kan inte göra allt på din skärm, därför är det mycket enklare, mer direkt – inte minst för passageraren – att ställa in värmen med rattar och knappar. Det kostar mer i tillverkning men det är ett val vi har gjort för att förbättra upplevelsen.

Bilens interiör är ombonad och känns påkostad. Är det en dyr sak för en tillverkare att ha stoppade paneler i stället för hårdplast?

– Varje detalj kostar kanske inte så mycket extra, men det finns många detaljer i en bil. Och speciellt för en bil som Clio gäller det att hålla kostnaderna nere så att priset blir attraktivt.

Kommer det en kombi?

– Vi kommer att lägga ned kombiversionen som nästan alla andra på marknaden. Majoriteten av kunderna som söker den typen av bilar köper i dag en suv. Renault Captur blir vårt alternativ för dem.



Nya Clio är den första modellen som byggs på CMF-B-plattformen.

Det här är nytt!

Bildskärmen

Den största nyheten är instrumentpanelen med den nya stående bildskärmen. Den ger många nya inställningsmöjligheter.

Plattform

Clio är först ut med Renault-gruppens nya småbilsplattform.

Körassistans

Adaptiv farthållare med kö-automatik har vi sett förr, men i B-segmentet.

Renault Clio 100 TCe

Pris Ej fastställt, säljstart juli, första kundleverans september.

Motor Bensin. Tvärställd 3-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Turbo. Kompression i. u. Borrning/slag 72,2/81,3 mm, cylindervolym 999 cm3. Max effekt 100 hk (74 kW) vid 5 000 r/min, max vridmoment 160 Nm vid 2 750 r/min.

Kraftöverföring Motor fram, framhjulsdrift. 5-växlad manuell låda, alt. steglös automatlåda (CVT-låda).

Fjädring/hjulställ Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak torsionsaxel.

Styrning Elmotordriven servo. Vändcirkel 10,4 meter.

Bromsar Skivor fram (ventilerade) och bak.

Hjul Plåtfälg. Fälgbredd 5,5 tum, däck 185/65- R15.

Mått/vikt (cm/kg) Axelavstånd 258, längd 405, bredd 180, höjd 144, spårvidd f/b 151/149. Markfrigång 13,5. Tjänstevikt 1 178, maxlast 415, max släpvagnsvikt 900. Tank 42 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 391-1 069 liter.

Fartresurser Acceleration 0-100 km/h 11,8 s, toppfart 187 km/h.

Bränsleförbrukning (NEDC) Stad 0,56 l/mil, landsväg 0,37 l/mil, blandad körning 0,44 l/mil. CO2 100 g/km.

Garantier Nybil 5 år/10 000 mil, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, assistans 5 år.

Skatt 770 kronor per år per år under de tre första åren, därefter 360 kronor per år.

Rivaler



Volkswagen Polo 1,0 TSI 95 hk

Volkswagen Polo ger kanske mest vuxenpoäng i klassen. Men prislappen har också vuxit rejält. Det enda som förlåter är att DSG-automatlådan är standard till enlitersmotorn.
Pris: 185 400 kronor.



Peugeot 208 Active Pure Tech 82
Prisskillnaden är betydlig. Om 82 hästkrafter känns för tamt så finns en bättre utrustad version med 110 hästkrafter och automatlåda för 179 900 kronor.
Pris: 140 900 kronor.



GALLERI
Renault Clio 2020
45 bilder



Ingen ny bil utan en ny ljussignatur.
Clio får arga ögonbryn och en hockeyklubba.



10. Prov: BMW 3-serie Touring – så bra är nya kombifavoriten

Av John Eriksson Publicerad 2019-08-13, 07:03

Kombiversionen av BMW:s storsäljare 3-serien är enormt populär i Sverige och har dykt upp i helt ny upplaga för att locka fler köpare. Nya modellen är rymligare än tidigare, men inte i bagaget. Vi provkör och hittar köregenskaper som till och med är bättre än i sedanversionen.



Senaste generationen 3-serie Touring, med den interna koden G21, har växt med hela 76 millimeter jämfört med föregångaren. Fast den som hoppades på att den nya bilen skulle vara en storlastare kommer ändå bli besviken. Det större formatet har nämligen inte smittat av sig på själva bagageutrymmet.

Det räcker med att titta på den tekniska specifikationen för att upptäcka det. Lastvolymen har bara ökat med ynka fem liter enligt VDA-mätnormen över den utgående generationen. Samtidigt säger BMW att den praktiskt användbara ytan som man kommer åt direkt när man öppnar kombiluckan har växt med 32 liter. Det beror på att golvytan bakom hjulhusen är bredare med djupare vikar in på sidorna.

När vi tar fram måttbandet noterar vi att de mest grundläggande mätsiffrorna, som längd och bredd mellan hjulhus, är identiska med den tidigare bilens. Det som däremot skiljer, vilket BMW-folket naturligtvis påpekar, är att lucköppningen blivit större. Det är lite lättare att lasta den där tvättmaskinen, även om utrymmet inne i bagaget fortfarande inte är klassledande.

Mest positivt är att nya 3-serie Touring faktiskt har blivit mer praktisk och kompetent som kombi tack vare ett par nya, smarta finesser.

Ytterst under lastgolvet finns nu ett förvaringsfack som är till för insynsskyddet och lastnätet, precis som på storebror 5-serie. Det är tacksamt.



Förarmiljön är exakt samma som i sedanversionen. Knapparna är mer diskreta i den senaste generationen 3-serie, men de finns fortfarande vilket är positivt för ergonomin.

Som tillval finns också en helt ny funktion med antiglidskenor i golvet som hjälper till att hålla packningen på plats. De är konstruerade så att det sitter breda, mjuka gummilister i mitten av skenorna. När man öppnar bakluckan sjunker gummilisterna ner precis under skenornas kanter, för att man ska kunna skjuta in väskor längst in mot ryggstödet.

När man sedan stänger luckan åker gummilisterna upp ett par milimeter, osynligt för blotta ögat, och gör på så vis att bagaget ligger stilla under normala förhållande. Omtänksamt och bra i vad som ska vara en körglad kombi.

BMW håller fortsatt fast vid flexibel 40/20/40-delning vid fällning av baksätet. Det uppskattar vi och vi ger pluspoäng för det i vårt betygssystem när vi så småningom kommer att testa den nya modellen mot konkurrenterna. Baksätet går att fälla elektriskt från bagageutrymmet, men den finessen tar BMW betalt för som tillval. Elektrisk baklucka är däremot standard.

Nog om det. Nu kanske du undrar var alla de där nya, extra millimeterna har tagit vägen eftersom de uppenbarligen inte har hamnat i bagageutrymmet?

3-serie Touring har nämligen blivit rymligare, fast bara inne i kupén och närmare bestämt i baksätet. Axelavståndet är 41 millimeter längre och man märker framför allt att benutrymmet är bättre i den nya versionen. Så nog finns det anledning även för utrymmestörstande familjer att överväga 3-serie Touring som ett alternativ.

Mycket av press- och marknadsföringsmaterialet på lanseringseventet handlar annars om bilens sportiga köregenskaper, precis som när sedanversionen introducerades. Visst märker man att 3-serie Touring gillar aktiv körning, det är utan tvekan ett av bilens starkaste kort. Men kombimodellen är faktiskt mer avslappnad och harmonisk än sitt syskon.

Vid introduktionen av sedanen tyckte vi att köregenskaperna var väldigt potenta, samtidigt som fjädringen var lite väl hård för att man skulle kunna anse den som bekväm till vardags. Testlaget har även noterat samma saker när vi har kört fyradörrarsbilen efter det hemma i Sverige.

De svenska provbilarna har alla varit utrustade med 19-tumshjuls och adaptiv fjädring. Till och med i det mjukaste läget har vi då tyckt att fjädringskomforten varit väl stram.

Det är här i baksätet man märker den största skillnaden jämfört med föregående generation. Den nya bilen har blivit rymligare med mer generöst benutrymme.

Förvaringsfacket för insynsskyddet är en nyhet.



BMW fortsätter med den separat öppningsbara glasluckan.

Här på introduktionen av herrgårdsvagnen får vi köra bilar som även de är utrustade med adaptiv fjädring. Hjulstorleken är emellertid en tum mindre, alltså 18.

Den tyska asfalten utanför München är visserligen inte lika sprucken och ojämnt grov som hemma i Sverige, men vi tycker ändå att vi upplever en märkbar skillnad hos kombin jämfört med sedanversionen. Touringmodellen går något mjukare, följsammare och har som ett resultat ett mer harmoniskt lugn. Det är nog så här som fyradörrarsbilen borde ha varit från början. Med det sagt har vi dock inte lyckats köra nya 3-serien med standardchassi än.

Robert Rothmiller som är projektledare för området kördynamik bekräftar det vi upplever under provkörningen. Han berättar att man helt medvetet gjort om fjädringskalibreringen på kombiversionen. Det beror dels på att Touringen är en modell som riktar sig mer mot familjer och att kunderna i större utsträckning använder den för att köra längre sträckor. Därför anser man att det är naturligt med en mer avslappnad fjädringskomfort hos herrgårdsvagnen.



Att fälla baksätet från bagaget är tillval.

Han avslöjar också att de samlade omdömena av nya 3-serien varit just att bilen har en lite väl stram fjädring. Av den orsaken valde man att se över chassikalibreringen och förändringarna ska så småningom även komma till sedanen.

De rent konkreta skillnaderna mellan fyra- och femdörrarskarosserna är att kombin har en gnutta mindre dämpningskraft, medan fjäderhårdheten fortfarande är densamma.

I bakvagnen har man monterat styvare triangellänkar för att krafterna ska tas upp av dämparen och på så sätt få en mer exakt dämpning. Det behövs eftersom Touringen bär på drygt 100 kilo mer vikt över bakpartiet.

I framvagnen har man reducerat camber och toe in, vilket utöver fjädringen är en del av förklaringen till att vi upplever den som lugnare i sitt beteenede jämfört med sedanen.

Robert Rothmiller berättar med glimten i ögat att han är irriterad över att de inte lyckats behålla en perfekt 50/50-viktfördelning även för en vanlig 3-serie kombi. Den extra vikten bak gör att fördelningen tippar över med någon procent i den rikningen. Däremot säger han att den bil vi får köra i samband med eventet, en 330d xDrive har perfekt balans tack vare den större, tyngre motorn och fyrhjulsdriften.



Antiglidskenor (tillval) i bagagegolvet hjälper till att hålla packningen på plats.

På tal om drivlinan. Den raka treliters turbodieselsexan som är kopplad till den åttastegade automatlådan känner vi igen från andra BMW-modeller. Kombinationen är en riktig juvel och vi har tidigare tyckt att det förmodligen är en av världens bästa och mest trivsamma konventionella drivlinor.

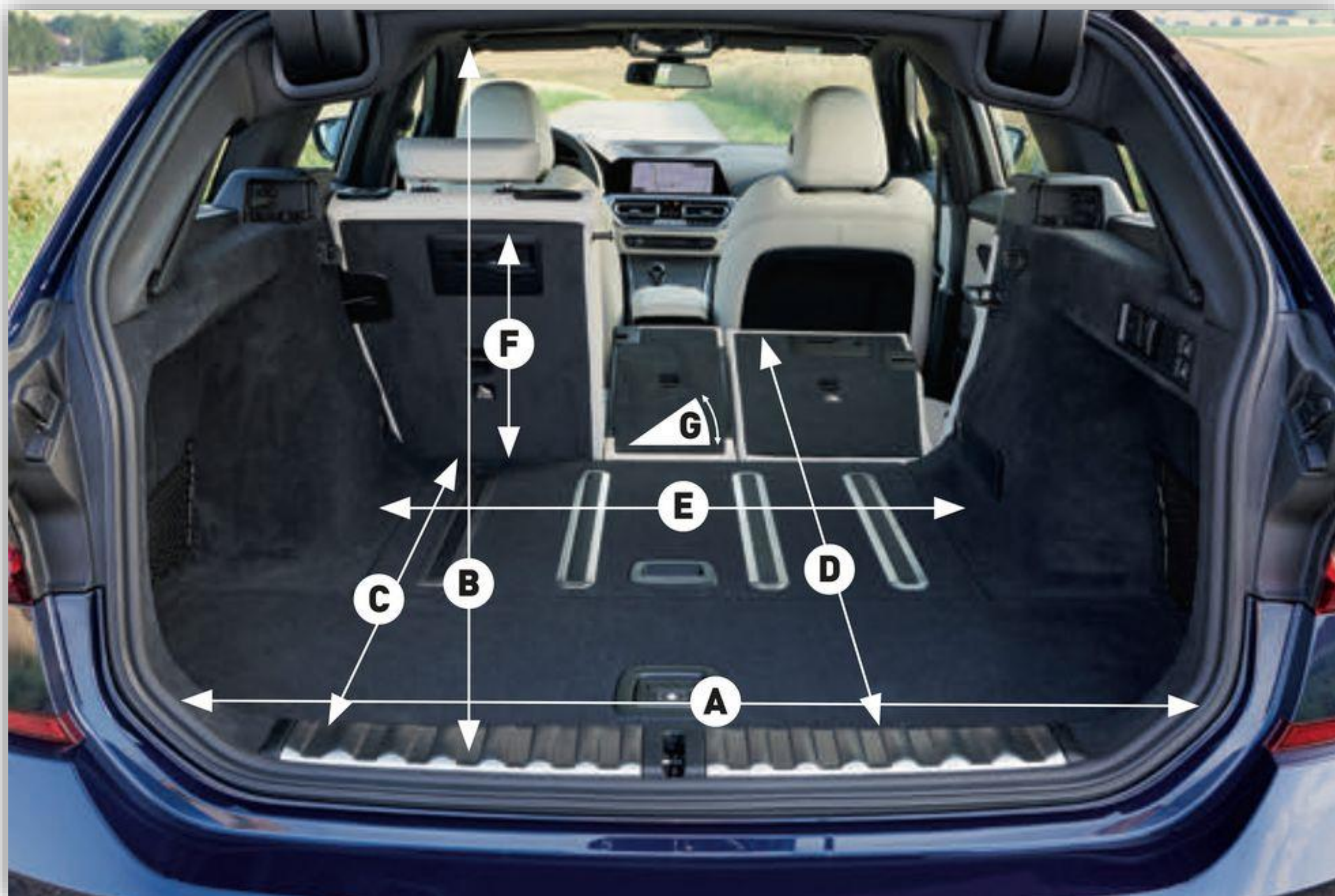
Motorn har en väldigt len och jämn gångkultur, den har massor av kraft i hela registret och bra respons. Sällan har 265 hästkrafter känts så många eller lättanvända. Automatlådan jobbar dessutom både mjukt och snabbt. Det betyder att drivlinan är såväl behaglig som på hugget när man vill att den ska vara det. Man får alltså det bästa av båda världar.

Efter bonus/malus har laddhybrider blivit otroligt efterfrågade på den svenska marknaden. Prognosen är att de kommer dominera tjänstebilsförsäljningen framöver tack vare att de är så mycket billigare än andra bilar i det nya skattesystemet. 3-serie Touring kommer i laddhybridutförande, men inte förrän till sommaren 2020.

Tror vi att den är värd att vänta på? Senare i år kmomer en provkörningsrapport av sedanversionen som kan ge vägledning.

Är 3-serie kombi köpvärd? Det beror på vad man letar efter. Om lastvolym och utrymme är dina viktigaste prioriteringar bör du vända blicken någon annanstans. Det här är ärligt talat snarare en herrgårdsvagn för dig som bryr dig om varumärke och för dig som gillar att köra, samtidigt som du behöver ett visst mått av praktiska egenskaper.

Den har blivit en smartare kombi med en del finurliga lösningar, men det första intrycket säger att den kanske största vinsten hos Touringen är en lugnare och behagligare komfort jämfört med sedanversionen.



Den mest notervärda skillnaden jämfört med tidigare är att lucköppningen har blivit större.

	Gamla 3-serien	Nya 3-serien	Volvo V60
A. Öppning, bredd	96	102	100
B. Öppning, höjd	68	71	65
C. Golv, längd, min	97	98	103
D. Golv, längd, max	161	161	168
E. Golv, bredd	95	95	104
F. Höjd under insynsskydd	44	45	45
G. Fällningsvinkel, grader	9	9	5

BMW 330d xDrive
TEKNISKA DATA

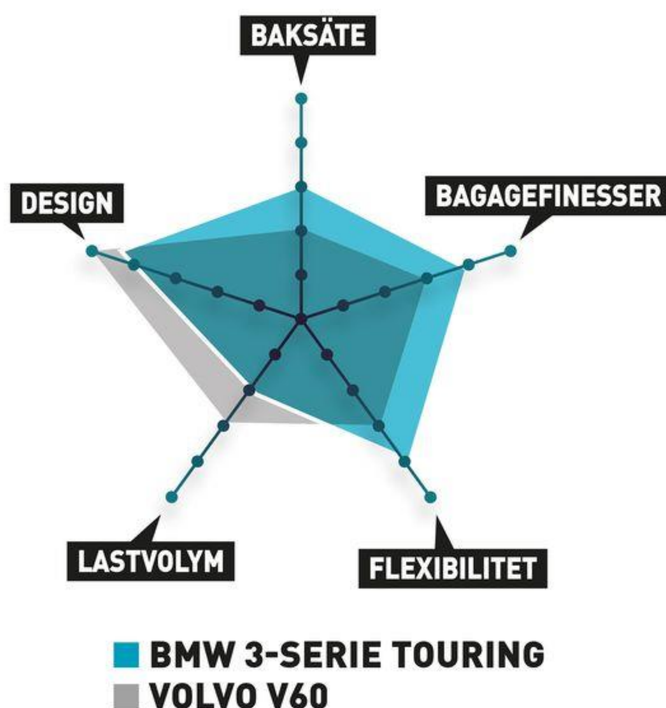
MOTOR: R6, turbodiesel, 2 993 cm^3, 265 hk vid 4 000 r/min, 580 Nm vid 1 750–2 750 r/min. 8-stegad automatlåda, fyrhjulsdrift.

KAROSS: L/b/h 4 709/1 827/1 445 mm. Axelavstånd 2 851 mm. Tjänstevikt 1 820 kg. Bagagevolym 500–1 510 liter.

PRESTANDA: 0–100 km/h 5,4 sek. Toppfart 250 km/h. Förbrukning 5,4 l/100 km, CO_2 140 g/km (NEDC).

PRIS: 513 900:–. Aktuell nu.

PERSONLIGHET



BMW 3-SERIE TOURING
VOLVO V60

SUMMERING

BÄST: Bra flexibilitet och smarta bagagerumslösningar.

SÄMST: Fortfarande klen lastvolym.





Av John Eriksson
Foto: BMW och Fabian Kirchbauer



11. Nya siffror: Elbilarna knappar in på laddhybriderna

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-08-12, 10:37

Laddhybriderna har snabbt blivit populära i Sverige, inte minst som tjänstebilar eftersom förmånsvärdet är lågt. Försäljningen har exploderat de senaste åren och flera biltillverkare som var sena på tåget kommer nu med nya modeller – bland andra Audi.



Men nu verkar något ha hänt. Laddhybriderna har alltid sålt i betydligt större antal i Sverige än helt eldrivna bilar, men för första gången minskar nu "gapet" mellan antalet registrerade elbilar och laddhybrider.

Antal registrerade laddhybrider per elbil
2014: 2,8
2015: 1,9
2016: 3,5
2017: 3,5
2018: 3,1
2019*: 1,3

** Siffran gäller till och med juli.*

Det visar siffror från branschorganisationen Bil Sweden som Recharge gått igenom.
2014 registrerades nästan tre laddhybrider för varje ny elbil. Några år senare, 2016 och 2017, ökade den siffran till hela 3,5 laddhybrider för varje såld elbil. Men efter det har gapet minskat, och hittills i år har det bara registrerats 1,3 laddhybrider för varje elbil.

De exakta siffrorna hittills i år är 9.441 elbilar och 12.141 laddhybrider.

Om den här trenden fortsätter, och bilköparna i allt större utsträckning väljer en elbil, kan det betyda problem för flera stora biltillverkare. Att lansera en laddhybrid baserad på en konventionell förbränningsmodell är enklare än att utveckla en helt ny elbil och flera biltillverkare storsatsar därför på laddhybrider på kort sikt, för att först senare ställa om till helt eldrivna bilar.

Det går inte att dra alltför stora slutsatser av siffrorna än så länge och vi ska komma ihåg att det fortfarande säljs fler laddhybrider än elbilar i Sverige. Men skillnaden blir alltså snabbt mindre och det blir intressant att se hur de ser ut vid årets slut.

ALLT OM BILAR

12. De här bilarna intresserar de yngre förarna allra mest

Av Selma Jennervall Publicerad 11 aug 2019 17:00

Du kan glömma Ferrari, Aston Martin och Porsche. När ungdomarna får välja är det andra bilmärken som gäller. Det har kundservice-specialisterna på Swapalease.com tagit reda på när de mött ”Millennials” i bilköpsprocessen.



Mini Countryman representerar enkel lyx enligt ”Millennials”.

Många drömmer om en gammal Ferrari, en klassisk Porsche eller en sportigare Audi R8. Men när så kallade ”Millennials” (en grupp av personer födda mellan 80-talet och millennieskiftet, reds. anm.) får frågan om vilken bil de allra helst skulle se sig själv köra, är det tydligt att de har en annan syn på vad som är fina bilar.

Swapalease.com, ett amerikanskt leasingföretag, har undersökt vilka bilar som de yngre förarna är allra mest intresserade av. Och även om de flesta bilarna kanske inte skulle falla alla svenskar i smaken, är det intressant.

Det här är bilarna som yngre drömmer om

Mini Countryman: Många Millennials kommenterar bilen och säger att den representerar en form av enkel lyx. Bilen är både smidig och har stil.

Mercedes-Benz GLA SUV och Coupé: Båda dessa bilar återkommer i många samtal med leasingföretaget. Ungdomarna ser märket som lite finare.

Dodge Challenger: När Millennials vill ha fler hästkrafter ber de om en Challenger, med automat, så klart.

Jeep Grand Cherokee: En amerikansk klassiker, eller som en kund sa ”Det här är typ min muskelbil”.

Chrysler Pacifica: Den här bilen är det inte väldigt många Millennials som ber om, om de inte har en växande familj på gång.

BMW i3: Den här modellen är den mest populära bland de grönare bilarna på marknaden.

Jeep Wrangler: Den här suven är lyx enligt de yngre förarna, även om Wrangler är en off-road-bil. Off-road kommer de så klart aldrig ta den, dock.



13. Biobränsle kan kapa utsläppen mer än elbilar i förhållande till kostnaden

Av Erik Söderholm

Publicerad 2019-08-12, 07:12

När det gäller framtidens bilbränsle är många övertygade om att el kommer spela en viktig roll, antingen i form av batterielbilar eller vätgasbilar. Men på lite kortare sikt kan biobränslen vara minst lika viktiga för att kapa utsläppen, i alla fall i förhållande till hur mycket de kostar. Det visar ett examensarbete av Johan Kollberg vid Lunds Tekniska Hög-skola.



Biodiesel som tillverkas av tallolja och en del andra biobränslen är extremt kostnadseffektiva för att sänka koldioxidutsläppen, särskilt för förare som åker långt eller i tyngre fordon. Anledningen är att de inte kostar så mycket mer än vanliga, fossila bränslen och att många av dagens bilar tekniskt sett skulle kunna köras på biobränslen.

Problemet är dock att många av dagens bilar ännu inte är godkända för biobränslen och att efterfrågan är mycket högre än tillgången. Dessutom sänks inte de skadliga kväveoxidutsläppen från dieselbilar även om de körs på HVO-diesel.

Elbilar ligger däremot riktigt bra till i stadstrafik och för kortare körsträckor där det inte behövs ett stort batteri. Anledningen att biobränslen ligger bättre till totalt sett är att elbilspriserna fortfarande är höga, och batteriet kostar mycket resurser att tillverka.

"Lösningen mot en fossiloberoende fordonsflotta består sannolikt av en kombination av biodrivmedel och elektriska drivlinor. Inget enskilt alternativ kan ensamt lösa samtliga utmaningar", säger Johan Kollberg.

Hela studien finns att läsa här (i PDF-format).



Volvo är en av flera tillverkare som nu tillåter HVO-diesel i nya modeller.

Bränslena i studien

Johan Kollberg har tittat på kostnaderna för elbilar och ett antal vanliga biodrivmedel i examensarbetet. Han har räknat ut kostnaden per reducerat ton koldioxid.

I det här examensarbetet ingår bioetanol på spannmål, bioetanol på matvete, biometanol på skogsråvara, HVO/biodiesel från tallolja och RME/biodiesel på raps.

Utsläppen från elbilar har räknats ut med tre olika elmixar: svensk, europeisk och fossil kolkraft.

Biogas är inte med i studien men kan tas med i ett uppföljande examensarbete nästa år. Biogas har enligt Johan Kollberg riktigt bra klimatprestanda i förhållande till priset. Uppskattningsvis skulle en biogasbil placera sig på ungefär samma plats som HVO.

Hälften av HVO-produktionen kan inte användas i Sverige

Här är tillverkarna som tillåter HVO-diesel – men palmoljan kritiseras

Stor guide: Här är bästa dieseln för din bil – jämför alla mackar



Erik Söderholm

GRANTURISMO

14. Fena på Mercedes

Gran Turisimo Magazine nr.1 2013

En klassiker som blivit känd för de fenor Mercedes helst vill glömma. Idag har den tagit klivet från bruksbil till samlarvagn och priserna skenar uppåt.



Det råder lite av fenfeber i landet – åtminstone här på redaktionen efter att vi läst om Ewy Rosqvists bravader i Argentina 1962–64 (se GranTurismo nummer 6/2012). Min första fena som var en svart 190 med blinkers på stänkskärmarna visade sig vara en tämligen eländig historia.

Vill ha-djävulen hade slagit sina klor i mig och jag bokade en enkel till Helsingborg och köpte bilen osedd. Värmepaketet läckte och bakbromsarna såg ut som en arkeologisk utgrävning från Pompeji – men den gick – och här har vi lite av problemet med gamla Fenmercor. De är helt enkelt FÖR välbyggda vilket gör att de tål en hel del stryk innan de börjar krokna. Inte minst försäkringsbolag som handhar entusiastbilar har haft problem med fenägare som använder sina bilar som bruksfordon vilket inte är avsikten med en entusiastförsäkring. Svartlistning har varit på tal men hoten har stannat – vid just hot.

190:an tog mig till Frankrike tur och retur och under resans gång tillägnade jag mig en synnerligen sparsmakad bromsteknik eftersom bakbromsarna hade ovanan att låsa sig vilket fick pendelaxlarna att jobba övertid.

Den andra fenan var en helt annan historia. En ägare, 13 000 årliga mil och ompysslad som om det vore familjens enda barn. Nu talar vi 230 – en något udda modell i Mercedes fenprogram. 230 hade nämligen 200:ans korta front med runda strålkastare och en enklare inredning – men och här har vi poängen – under huven satt en rak sexa på 2,2 liter.

Dubbla förgasare gjorde att den levererade 120 hästar. Tillsammans med en för storleken relativt låg tjänstevikt på cirka 1 200 kilo hade vi här en sann tysk sleeper som hävdade sig väl i det moderna trafiktempot.



Bakpartiet med de berömda fenorna

Den var lackerad i samma ljusblå färg som 300 SE-modellerna hade i tävlingsutförande. En kosmetisk rallymodifering kändes naturlig – inte minst som en hyllning till Ewy Rosqvist.

Bilen annonserades 1998 ut för 27 000 kronor vilket föranledde ett samtal från Tyskland. Försäljningen var omedelbar. Behöver vi tillägga att tysken gjorde ett "Sonderklipp". För cirka fyra år sedan dök bilen upp på ett tyskt forum för gammelbilar nu med en prislapp på 11 000 euro. Snacka om rullande pensionsförsäkring!

Rallyföraren Ewy Rosqvist och kartläsare Ursula Wirth med deras fen-merca



Ewy Rosqvist rundar den berömda hårnålen i Monaco

Fenmodellen eller “Heckflosse” som den kallas i Tyskland tillverkades mellan 1959 och 1968. Modellvarianterna är lite förvirrande och Mercedes har tre chassikoder beroende på modell.

W 111 var den första karossvarianten och den som vi vanligtvis förknippar med S-Klass. Modellen introducerades i augusti 1959. Panoramavindruta och fenor var högsta mode i USA på 50-talet men här hakade Mercedes på i senaste laget och hela fenprogrammet kändes designmässigt snabbt lite gammalt. Motorn var en rak sexa på 2,2 liter som i olika trimningsgrad gav 110–120 hk. Modellbeteckningarna var 220 S (förgasare), 220 SE (insprutning) och 230 S (förgasare). Tillverkningen upphörde 1968 och därmed var Fenmercan förpassad till arkivet.

Mercedes insåg på ett tidigt stadium att formen snabbt skulle kän- nas föråldrad och parallellt med fenmodellen introducerades W 108 som hade en modernare och mer avskalad formgivning. Framför allt Coupé- och Cabrioletversionerna är sedan länge klassiska samlarbilar men nu var det fenmodellerna det gällde.

W 110 är den enklaste varianten som introducerades 1961. Den hade kortare motorhuv med runda strålkastare samt blinkers på framskärmarnas ovansidor. Från A-stolpen och bakåt var måtten identiska med de större syskonens. Inredningen var enklare och saknande träpaneler, sätena var ofta klädda med det outslitliga MB-Texmaterialet. Under huven satt en 4-cylindrig motor på 1,9 liter som gav 80 hk. Officiellt gick modellen under beteckningen 190.

I juli 1965 ersattes 190 av 200. Den viktigaste förändringen var en större motor med dubbla förgasare och femlagrad vevaxel som nu gav 95 hk. I maj 1967 kompletterades programmet med en sjusitsig taxivariant vilken knappast kommer att bli någon samlarbil.

En intressant modell var den kombiversion som kom 1966. I Sverige kallades den Safari och byggdes av den belgiska karossfirman IMA. Svår att hitta men en potentiell bubblare.



Toppmodellen i serien var W 112 eller 300 SE. Sedan slutet av 1950- talet planerade Mercedes en efterföljare till den gamla 300:an “Adenauer-Mercan”. Den nya modellen skulle fylla luckan mellan 220 SE och stats- chefstransportören 600. Treliterssexan gav vid slutet 170 hk och med en påkostad inredning spelade man i den högre lyxdivisionen. Drygt 3 100 exemplar tillverkades vilket gör denna modell till den klart mest eftertraktade på samlarmarknaden. På Blocket (!) hittade vi en till salu för 295 000 kronor med “Amerikastrålkastare”, något som puristerna kanske rynkar på näsan åt.

Totalt tillverkades det drygt en miljon exemplar av de olika modellerna alltså cirka 100 000 bilar per år vilket inte är en alltför hög siffra.

Som alltid när det gäller äldre bilar är det rosten som är huvudfienden och Mercedes är inget undantag. Men den extremt höga byggkvaliteten på mekaniken och det fina detaljarbetet gör att bilarna fungerar trots år av misshandel.

Därmed kommer vi till prisbilden som spretar högst betänkligt. Det hänger samman med just byggkvaliteten. Allt från buskiga bruksvrak via fuskrenoverade USA-importer till tokrenoverade Kienlebyggda bilar finns på marknaden. Generellt är Sverige billigast. Tittar man på den totala marknaden spänner priserna från 6 000 kronor för ett reservdelsvrak till cirka 500 000 kronor för en totalrenoverad S-Klass.

Att renovera en Mercedes är alltid dyrt – inte nödvändigtvis arbets- kostnaden – det är priserna på delar som lätt får den ekonomiska kalkylen att skena. Därför är vårt råd: Köp alltid ett välrenoverat exemplar med god dokumentation. Allt annat är tyvärr att lura sig själv.

Ola Österling

Klassiker

15. Grattis Toyota Corona!

Publicerad 17 augusti

I dag när Valter och Verner har namnsdag firar vi Corona.



Corona är latin för krona och att Toyota valde det namnet till den nya bil som presenterades 1957 berodde på att man ville anknyta till den större modellen Crown.

De första generationerna av Corona såldes bara i Japan men snart blev det en bil som exporterades över hela världen.

Corona fanns som modellnamn i hela 45 år, från 1957 till 2002. På vissa marknader hette modellen Tiara (!) och i Sverige och i andra europeiska länder såldes modellen under 1980- och 1990-talet som Carina.



Första generationen Corona som såldes i Sverige hade internbeteckningen RT40.
Fronten med det karaktäristiska underbettet fanns även på kombimodellen.



Nästa Corona hade också en snygg front.
Här är en Mk2 hardtop coupé från 1971.



Sedanmodellen var rymlig och prisvärd, detta är en -72:a.



I USA ville kunderna ha trä på sidorna på sina kombibilar.
Det fixade Toyota så gärna. Året var 1978.



I Sverige hette den Carina E, på andra marknader Corona.
Detta är en -92:a och modellnamnet skulle finnas ytterligare 10 år.



Toyota Corona Premio (T210) 1996-97



Toyota Corona Premio (T210) 1997-2001

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

16. Volkswagen ID.R kör mot himlen

Peter Klemensberger 12 augusti 2019

Volkswagens elsportbil ID.R siktar på än fler rekordtider. Nu tar den sig an kinesiska Tianmen Shan och ska köra mot himlens port.



Pikes Peak, Goodwood och Nürburgring (där vi på Teknikens Värld var på plats) – Volkswagens eldrivna sportbil ID.R är på jakt efter rekord världen över. Nu lackas den om för att ta sig an berget Tianmen Shan eller mer precist Big Gate Road som med 99 hårnålar utspridda på en mil väg leder till Heaven's Gate.

Är namnet bekant? Förra året skrev vi om att Land Rover P400e inte bara tagit sig upp längs vägen utan även, som första bil, betat av de 99 trappstegen till själva porten.

Någon officiell kraftmätning av Big Gate Road finns inte men det är inte ovanligt att biltillverkare använder sig av vägbanan, främst för spektakulära bilder och filmer.

I klippet nedan kan du se en Toyota Soarer i händerna Federico Sceriffo sladda sig genom delar av slingan.

FILM: https://youtu.be/JCKmglxH7kM

Inför evenemanget, som ska gå av stapeln nästa månad, har ID.R. delvis nytt utförande och med en motivlack föreställande berget och texten ”Race the Future”.

Framtiden i Kina för Volkswagens elbilar ligger nära i tiden, 2020 ska man lansera sin eldrivna ID-division i landet och evenemanget med ID.R är en del i marknadsföringen.

Nästa månad, under salongen i Frankfurt, får vi även se första bilen i ID-familjen (ID.3) även om modellen blev officiell i maj.

Peter Klemensberger



17. Ledig befattning

Materialingenjör, ytbehandling och korrosion - refno: 156

Logga in och ansökan

NEVS, Trollhättan

Operational - Tribe

Forma rörlighet för en mer hållbar framtid!

NEVS skapar en stark grund för färdigheter för ny teknik och innovationer. Vi har en engagerad passion för att skapa och leverera ikoniska och önskvärda globala produkter. Genom att utmana konventioner designar vi premium-elektriska fordon och mobilitetsupplevelser som är enkla, engagerande och distinkta, men som också formar en ljusare, renare framtid för alla.

Vi letar nu efter en materialingenjör med erfarenhet!

Beskrivning
Materialteknik- och labbkvalitetsteamet inom systemintegration och testoperationer som du kommer att ingå i ingår i Engineering Operations Technical Development Organization.
Vi bygger upp vårt materialteknikteam bestående av - materialexperter för olika material och produktionsprocesser som används i våra fordon. Materialteknik hanterar alla materialrelaterade frågor från produktutveckling - kravinställning, materialval och verifiering i utvecklingsprojekt, produktion, produktlivsliv och livslängd.
Vi arbetar i en smidig organisation där teamwork, bemyndigade självorganiserande team och snabba inlärningscykler är en nyckel till framgång. Därför måste du vara en bra lagspelare och kontinuerligt sträva efter att göra laget framgångsrikt. Du kommer att arbeta på en intressant arbetsplats med öppensinnade kollegor och en problemlösningsorienterad atmosfär. Som expert på ytbehandling och korrosion kommer du att samarbeta nära med våra avdelningar för design, test, produktion och kvalitet. Du kommer också att ha externa kontakter utanför Nevs inom ditt arbetsfält.
Rollen innebär:

- Var ansvarig för produktkrav och verifieringsmetoder för ytbehandling och korrosion.
- I samarbete med design och produktion granskar designmodeller för att minimera korrosionsrisker.
- Support Design and Test Engineers and Production med ytbehandling och korrosionskompetens.
- Planera kvalitetssäkring av ytbehandlingslösningar och utför internt korrosionstest.

- Lös ytbehandling och korrosionsrelaterade tekniska problem som uppstår i projekt, produktion och under produktlivslängd.

Vi letar efter någon som har:

- Relevant erfarenhet inom ytbehandlings- och korrosionsfält
- Kännedom om material, ytbehandling och korrosionstest.
- Universitetets maskinteknik eller motsvarande erfarenhet.
- Förarkort B.
- Engelska, både talade och skriftliga.

Bakgrund inom fordon är en merit.

För att lyckas med den här rollen måste du:

- Hantera uppdrag själv i strukturerade och smidiga miljöer och kunna fatta beslut dagligen.
- Var problemlösning, handlingsorienterad, kreativ och öppen.
- Har förmågan att hantera flera uppgifter samtidigt och leverera i tid.
- Har god kommunikationsförmåga.

Vi anser verkligen din personliga inställning till tjänsten!

Om oss

Världen är i behov av förändring - och vi i NEVS vill vara med och driva den och samtidigt forma livet för kommande generationer. Det är därför vi fokuserar på att utforma premium-elbilar och smarta mobilitetslösningar som bevisar att det bästa för en kan vara bäst för alla. Det vi gör är inte bara att tillhandahålla ett sätt att komma runt, det är en chans att vara en del av något större. Elektrifiering, anslutna fordon, byte av ägarmodeller och autonom körning är bara några av de viktiga trenderna som förvandlar vår bransch. Tillsammans med våra partners och människor som du formar vi rörlighet för en mer hållbar framtid.

Följ med oss för resan

På NEVS är vi vägläggare, förändringsskapare, lösningssökare. För oss är framtiden ljus och rörligheten är ren. Vi ser att varje individ har en roll att spela för att skapa en bättre och renare framtid för alla.

Som ett företag som går mot något nytt ger vi dig möjlighet att utvecklas och växa tillsammans med oss. Vi tror att vi tillsammans har förmågan att skapa något som kommer att ha en positiv inverkan på framtiden.

Hållbarhet är av stor betydelse för oss, inte bara när det gäller miljön utan också när det gäller våra anställda. Som NEVS-anställd får du möjlighet att använda vår gym på betald arbetstid. Du kommer också att få ett extra årligt wellnessbidrag.

I vår organisation letar vi alltid efter nya, smarta tekniska lösningar och idéer som hjälper oss att nå vårt gemensamma mål om en mer hållbar framtid. Därför anser vi att det är viktigt att lyssna på våra anställda och deras åsikter. När allt kommer omkring behövs nya perspektiv när du strävar efter förändring, vi uppmuntrar och belönar detta.

Villkor

NEVS is a member of the Engineering Industries and covered by current collective bargaining agreement signed by Unionen / Sveriges Ingenjörer / Ledarna.

Innan vår rekryteringsprocess har NEVS tagit ställning till rekryterings- och marknadsföringskanaler. Vi avvisar därför definitivt all kontakt från mediaförsäljning, rekryteringssidor eller liknande företag!

Buzzord: metalliska material, korrosion, materialingenjör, ytbehandling, testning, krav, validering, verifiering

Typ av anställning	Tillsvidareanställning
Kontrakttyp	Heltid
Antal positioner	1
Arbetstimmar	100%
Stad	Trollhättan
Grevskap	Västra Götalands län
Land	Sweden
Referensnummer	**2019/86**
Kontakta	Eva Johansson, eva.johansson@nevs.com +46 73 9665424
Publicerad	**07.Aug.2019**
Sista ansökningsdatum	08.Sep.2019 23:59 CET

SLUT